

Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes
Moosach



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1, 80992 München

**Vorsitzender
Wolfgang Kuhn**

Privat:

I Mobilitätsreferat
MOR-GB2.12

Geschäftsstelle:

Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 233-28067

E-Mail: ba10@muenchen.de

Unser Zeichen:
N_8.16/ 27.06.2022

Ihr Zeichen/ Ihre Nachricht:
23.05.2022

Datum:
20.06.2022

**Anhörung zum Entwurf der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / VF 06594:
Verkehrskonzept Münchner Norden**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 10 – Moosach (BA10) hat sich im Vorfeld seiner Sitzung am 27.06.2022 mit Ihrem Schreiben vom 23.05.2022 befasst und gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

Ihr Schreiben zur Anhörung des BA10 wurde der BA-Geschäftsstelle am 23.05.2022 zugeleitet. Die Mai-Sitzung des Vollgremiums (Anm.: 02.05.22) war bereits durchgeführt. Die benannte späteste Rückmeldefrist 20.06.2022 liegt jedoch vor der nächsten Zusammenkunft des Vollgremiums (Anm.: 27.06.2022). Eine Fristverlängerung wurde nicht gewährt.

Es ist bedauerlich, dass in der Angelegenheit „Verkehrskonzept Münchner Norden“ mit unmittelbarer Auswirkung auf einen im Münchner Norden liegenden Bezirk somit nur die Vertretung des Gremiums auf Basis von § 20 Abs. 1 Satz 2 der BA-Satzung (*„Erledigung durch Vorsitzenden in eigener Zuständigkeit, Fall von Unaufschiebbarkeit.“*) verbleibt und damit lediglich ein eingeschränktes Meinungsbild aus dem BA10 abgegeben werden kann, ohne auf das Ergebnis einer notwendigen ordentlichen Beschlussfassung verweisen zu können.

Im Lichte dieser Vorbemerkung ergeht folgende Stellungnahme:

1. Weiterleitung der Tramverbindung von Moosach über die Dachauer Straße nach Karlsfeld und Dachau

Im BA10 Moosach besteht einstimmig Skepsis darüber, ob auf Grund der räumlichen Gegebenheiten auf dem Abschnitt Unterführung bis Einmündung Max-Born-Straße, eine gemeinsame Führung des MIV, des dort ebenfalls geplanten Radschnellwegs und einer Straßenbahn tatsächlich sinnvoll realisierbar ist.

Hierzu noch ein Verweis auf die Beschlusslage aus 2021:

Auszug aus Protokoll Sitzung am 25.01.2021, TOP 6.2:

Beschlussentwurf: Ausbau der Bahnüberführung Dachauer Straße mit Offenhaltung der Durchfahrt für eine Tram; Herausnahme der Dachauer Straße aus dem Vorbehaltsnetz für den städt. Wirtschaftsverkehr

Vorschlag nach Diskussion:

Die Antworten des Planungsreferates in der Stellungnahme vom 22.01.2021 sind nicht aufschlussreich, a) weil über Fragen zu Detailplanungen zum jetzigen Planungsstand noch keine Auskünfte gegeben werden können und b) die Alternativvorschläge des BA10 widerlegt wurden. In dem dem BA10 zur Anhörung vorliegenden Beschlussentwurf geht es jedoch lediglich um die Positionierung (Zustimmung/ Ablehnung) zum Ausbau der Eisenbahnüberführung mit der planerischen Option einer Tram-Durchfahrt. An dieser Stelle ist es noch zu früh Fragen des BA10 zu Ausgestaltung und Optik zu beantworten.

Die Fraktionen wollen sich aber einer zukunftsweisenden Planung im Sinne dem langfristigen Ziel der Klima-Neutralität nicht entgegen stellen. Darum sollte dem vorliegenden Entwurf (Bauwerk als solches + Offenhaltung einer Tramverbindung) generell zugestimmt werden mit der ergänzenden Forderung, dass der BA10 in alle künftigen Planungsschritte mit einbezogen wird.

*Beschluss (wie Vorschlag): **Zustimmung, mehrheitlich** (21:1)*

2. Tunnelanschluss an die A99:

Im Falle einer Realisierung unterstützt der BA10 mehrheitlich die Variante 4 (Tunnel Haselberg) mit dem Anschluss an das derzeitige Dreieck Feldmoching. Allerdings mit der Vorgabe, dass dieser Anschluss als Vollanschluss (Ein- und Abfahrt in alle Richtungen) ausgebaut wird, insb. im Hinblick auf die Entlastung des Straßennetzes und dem Ortskern von Feldmoching.

Des weiteren unterstützt der BA10 einen Anschluss der neu geplanten Siedlungen im Bereich Ludwigsfeld/Feldmoching (Stichwort SEM) an diesen Tunnel, wobei darauf zu achten ist, dass sich dieser nicht negativ auf das Verkehrsnetz in Feldmoching auswirkt.

3. Sanierung / Ausbau Allacher Tunnel:

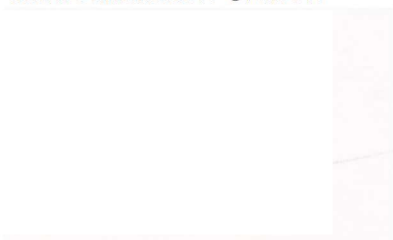
Das Mobilitätsreferat hat die Autobahn GmbH aufgefordert "in Abstimmung mit der LHM ein bauzeitliches Verkehrs- und Anwohnerschutzkonzept zu entwickeln".

Da dieses Vorhaben in achtjähriger Bauzeit ab dem Jahr 2025 und damit wohl gleichzeitig mit dem Bau der neuen Unterführung Dachauer Straße, für den drei Jahre prognostiziert werden, realisiert werden wird, weist der BA10 auf die bereits im Juli 2021 abgegebene Anfrage hin.

Das MOR wird nochmals dringend dazu aufgefordert, die geplante 3jährige Sperrung der Dachauer Straße in die Entwicklung des Verkehrskonzeptes mit einfließen zu lassen und eine tragbare Lösung für die Bewohner von Moosach durchzusetzen.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang Kuhn
Vorsitzender

Bezirksausschuss des 11. Stadtbezirkes
Milbertshofen – Am Hart



Landeshauptstadt
 München

Landeshauptstadt München, Direktorium
 BA-Geschäftsstelle Nord, Hanauer Str. 1, 80992 München

Mobilitätsreferat
 MOR-GB2.12

Vorsitzender
 Fredy Hummel-Haslauer

Privat:



Geschäftsstelle:
 BA-Geschäftsstelle Nord
 Hanauer Str. 1
 80992 München
 Telefon: 089 / 233-28463
 BA11@muenchen.de

München, 20.06.2022

**Anhörung zum Entwurf der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / VF 06594:
 Verkehrskonzept Münchner Norden**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 11 hat sich im Vorfeld seiner Sitzung am 29.06.2022 mit Ihrem Schreiben vom 23.05.2022 befasst und gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

I. Stellungnahmen der Fraktionen, die mehrheitlich unterstützt werden:

SPD Fraktion:

Die SPD Fraktion ist mit der Art und Weise der Antragsbehandlung und der Zeit, die den Mitgliedern des BA zur Beantwortung gegeben wird, nicht einverstanden. Das Verkehrskonzept Nord ist Thema seit 2011 und verdient eine andere Behandlung durch die Referate und für uns ehrenamtliche Mitglieder des BAs.

Fraktion der FW/ÖDP:

Die Fraktion FW/ÖDP rügt einstimmig die Nichteinhaltung der satzungsgemäßen Anhörungsfrist für den Bezirksausschuss als nicht akzeptablen Mangel in der Ablauforganisation der Stadtverwaltung und verlangt die öffentliche Benennung der für das Versäumnis verantwortlichen Amtsträger bzw. Amtsträgerinnen und von diesen die Darlegung der Gründe für ihr Versagen im Amt. Bei einer über mehrere Jahre erarbeiteten Beschlussvorlage hätte die Anhörung problemlos einige Wochen früher erfolgen können oder die Beschlussfassung im Stadtrat einen Monat später angesetzt werden können. Bei aller Wertschätzung von Lastenradeln, der Güterverkehr von produzierendem Gewerbe, Handel und Lieferanten lässt sich damit nicht oder nur auf der letzten Meile abwickeln.

Wenn Bund und Stadt sich nicht um den Güterverkehr auf der Schiene kümmern, findet er auf der Straße statt und steht dort mit allen anderen Verkehrsteilnehmern im Stau.

Ein zusätzlicher Autobahnanschluss der Schleißheimer Straße zur staugeplagten A99 allein ist im Bereich Güterverkehr nur ein Kurieren an Symptomen statt einer Behandlung der Ursachen des überlasteten Straßennetzes im Münchner Norden.

Fraktion der CSU:

Im Rahmen der Veränderung des MIV (Stichwort E-Mobilität) benötigt es vermehrt Flächen für Ladeinfrastruktur und Car Sharing. Hierbei sind neue und innovative Ideen zu berücksichtigen.

II. Abstimmung der Fraktionen zum Antrag des Referenten (Abschnitt II, Seite 23 ff der Vorlage):

Ziffer 01: Zustimmung mehrheitlich

Ziffer 02: Zustimmung einstimmig

Ziffer 03: Zustimmung mehrheitlich, mit der Forderung nach Streichung des letzten Satzes
“Die weiteren Varianten einer Autobahnanbindung werden nicht weiter verfolgt”.

Ziffer 04: Zustimmung mehrheitlich

Ziffer 05: Zustimmung einstimmig

Ziffer 06: Zustimmung einstimmig

Ziffer 07: Zustimmung einstimmig

Ziffer 08: Zustimmung mehrheitlich
Der BA 11 ist mehrheitlich nicht der Meinung, dass die U26 parallel zur U9 vorangetrieben wird.

Ziffer 09: Zustimmung einstimmig

Ziffer 10: Zustimmung einstimmig

Ziffer 11: Zustimmung einstimmig

Ziffer 12: Zustimmung mehrheitlich
Der BA 11 ist mehrheitlich nicht der Meinung, dass die U29 jetzt tatsächlich vorrangig realisiert wird.

Ziffer 13: Zustimmung mehrheitlich

Ziffer 14: Zustimmung einstimmig

Ziffer 15: Zustimmung einstimmig

Ziffer 16: Zustimmung einstimmig

Mit freundlichen Grüßen

Fredy Hummel-Haslauer
Vorsitzender

Stellungnahme des BA 12 zum Verkehrskonzept Münchner Norden

1. Bedeutung der verkehrslenkenden Maßnahmen anheben.
Besonderes Augenmerk auf neue Radschnellwegverbindungen (Freisinger Landstraße) lenken, Ausbau der Mobilitätsstationen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen und Umsteige und Wartezeiten und Verbesserung der Taktung des ÖPNV (einstimmig)
2. Shuttlebusse nicht nur von P&R Fröttmaning, sondern auch von allen neu zu erstellenden P&R -Anlagen. (einstimmig)
3. finanzielle, konzeptuelle und personelle Beteiligung von BMW an der Planung (einstimmig)
4. Die Untersuchung der „Hasenberg-Variante“ A4 wird begrüßt. (bei Stimmengleichheit)
5. Busspur A9 (mehrheitlich)
6. Priorisierung U26 und U2 Anbindung an die Autobahn (einstimmig)
7. Ablehnung des Tunnel-Astes Heidemann / Ingolstädter Straße (einstimmig)
8. Anschluss des Europark an den DB Nordring (einstimmig)
9. Zufluss und Abflussgesamtbilanz (Verkehr) des Planungsgebiets (einstimmig)
10. Dezentralisierung / Ausweis von Coworking-places außerhalb der Stadt in der Peripherie (einstimmig)
11. Priorisierung DB Nordring (einstimmig)

Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes
Feldmoching - Hasenberg



Landeshauptstadt
 München

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
 Hanauer Str. 1, 80992 München

Mobilitätsreferat

[Redacted]

Vorsitzender
 Dr. Rainer Großmann

Privat:

[Redacted]

Geschäftsstelle:
 BA-Geschäftsstelle Nord
 Hanauer Str. 1
 80992 München
 Telefon: 233 28562
 ba24@muenchen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
 23.05.2022

Unser Zeichen
 BA 24 22.06.2022 – TOP 6-BAV

Datum
 20.06.2022

**Anhörung zum Entwurf der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / VF 06594:
 Verkehrskonzept Münchner Norden**

Sehr geehrte Damen und Herren,

[Redacted]

der BA 24 hat sich im Vorfeld seiner Sitzung am 22.06.2022 mit Ihrem Schreiben vom 23.05.2022 befasst und gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

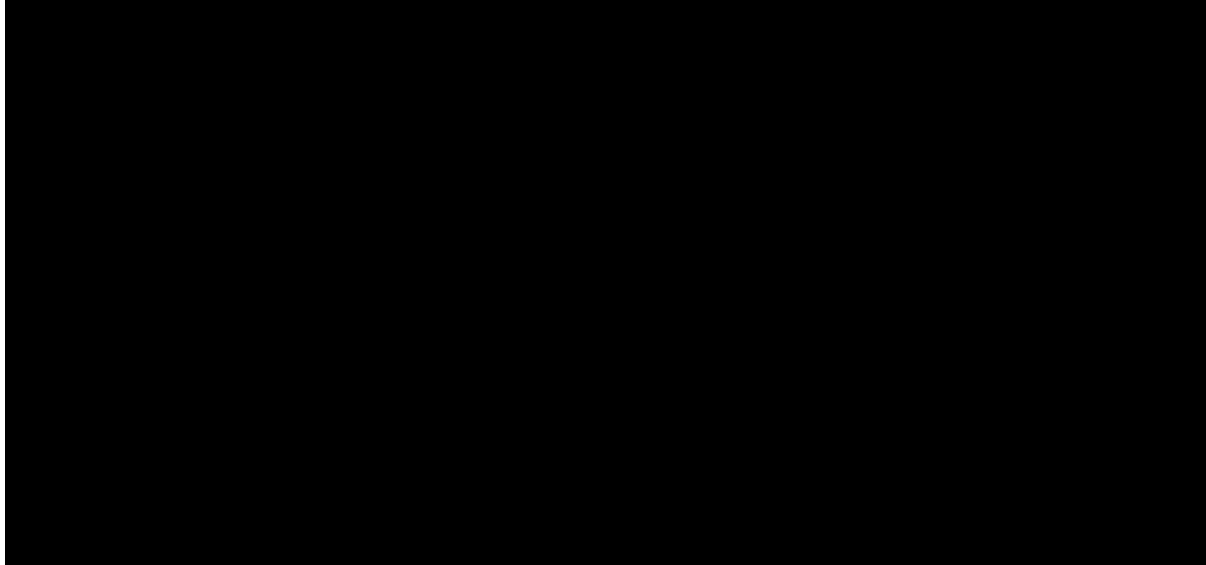
Der BA 24 stimmt dem Beschlussentwurf Verkehrskonzept Münchner Norden (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 29.06.2022) mit folgenden Ergänzungen zu:

Der BA 24 ist von Anfang an in die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zum ÖPNV-Ausbau, zur Weiterverfolgung der Tunnelvariante A4 „Tunnel Hasenberg“ und zur Untersuchung verkehrslenkender Maßnahmen inklusive der Ausarbeitung von zwei Planfällen einzubeziehen. Außerdem ist er an der Erarbeitung des ÖV-Systemvergleichs für eine ÖV-Anbindung in dem Korridor zwischen Dachau und dem Gebiet Feldmoching-Ludwigsfeld zu beteiligen.

Zu Antragsnummer 1.:

- Der Durchgangsverkehr muss durch geeignete Maßnahmen um den 24. Stadtbezirk geleitet werden.
- Die Y-Tram durch die Gundermannstraße zur Erschließung des Neubaugebiets Lerchenauer Str. wird abgelehnt. Es ist dringend erforderlich die Lerchenau an ein leistungsstärkeres ÖPNV-Verkehrsmittel, vorzugsweise die U-Bahn, anzubinden. Dies könnte mit einer Verlängerung der U 26 zum Neubaugebiet Lerchenauer Str. erreicht werden.

- Zusätzlich soll die Würm-Isar-Linie (U-Bahn / Stadtbahn) zwischen Karlsfeld und Freimann untersucht werden (siehe Skizze 1 und Anhang 1).



- Der Ausbau des DB-Nordrings Richtung Dachau soll vorangetrieben werden.

Zu Antragsnummer 2.:

- Eine Tram-Verbindung Dachau – Moosach bringt keine Entlastung für den 24. Stadtbezirk vom Individualverkehr. Es wird niemand in Karlsfeld in den DB Nordring umsteigen. Daher ist eine U-Bahnverbindung OEZ- Lerchenauer See – Fasanerie – Ludwigsfeld – Dachau vordringlich zu untersuchen.
- Die Finanzierung der Untersuchungen der unter Antragsnummer 1 aufgeführten Punkte soll sichergestellt werden.

Zu Antragsnummer 3.:

- Die Vorzugsvariante Tunnel HasenbergI zum Anschluss der Schleißheimer Straße an das Autobahndreieck Feldmoching ist unabhängig von einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu verwirklichen. Es gibt keine andere Lösung, um den Durchgangsverkehr aus dem Münchner Norden durch den 24. Stadtbezirk zu verringern. Die Verkehrsbelastung des 24. Stadtbezirks ist bereits heute so hoch, dass es keiner weiteren großen Neubaumaßnahme bedarf, um einen Tunnel HasenbergI zu rechtfertigen.

Zu Antragsnummer 4.:

- Die Beschlussvorlage, berücksichtigt nicht die Forderungen des Bürgerbegehrens „Saubere Luft“, wonach bis 2025 mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen. Dazu ist ein umfassendes Verkehrskonzept notwendig, das auch den Fuß- und Radverkehr gleich mitdenkt und plant. Sollten Letztere erst nachträglich betrachtet werden, ergeben sich Realisierungsprobleme wegen konkurrierender, bereits für die anderen Verkehrsarten verbrauchten, Flächen.
- In die Untersuchungen soll folgende Maßnahme zusätzlich berücksichtigt werden:

- ÖPNV auf der Achse Oberschleißheim/ Unterschleißheim, da im Beschlussentwurf der ÖPNV nur in Bezug auf Karlsfeld/Dachau betrachtet wird.
- Busverbindung zwischen Hasenberg I und Unterschleißheim

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gez.

Dr. Rainer Großmann
Vorsitzender

1 Anlage

Anhang 1 zum Verkehrskonzept Münchner Norden:

(Verfasser [REDACTED] BA 24)

Würm-Isar-Linie (U-Bahn / Stadtbahn), analog Wien Seestadt-Aspern

Es soll eine U-Bahn oder Stadtbahnlinie die „Würm-Isarlinie“ zwischen Karlsfeld und Freimann untersucht werden.

Sie soll S-Bahnlinie S2 (Dachau), S1 (Flughafen/Freising) und die U6 nach Garching, sowie die Wohngebiete im künftigen Siedlungsentwicklungsgebiet zwischen Ludwigsfeld und Feldmoching, sowie die gegenwärtig im Entstehen begriffenen Wohngebiete, insbesondere die Bayernkaserne, mit den Industriebetrieben MAN, MTU und BMW-FIZ sowie mit der TU München am Standort Garching mit ihrem jeweiligen spezifischen Umfeld (Zulieferer, Dienstleister etc.) verbinden.

Das Format einer U- oder Stadtbahn bietet zwar geringere Haltestellendichte, aber dafür höhere Geschwindigkeit als eine Trambahn, etwa die Y-Trambahn.

Die 600 m Einzugsradien der hier exemplarisch, in überschießender Genauigkeit dargestellten, denkmöglichen, Trasse kann im Wesentlichen alle nicht naturschutzrechtlich geschützten Siedlungspotentiale im Münchner Norden abdecken. Ähnlich wie in Wien Seestadt-Aspern soll die Bahnlinie vorgreifend der Siedlungsentwicklung bereitgestellt werden und bereits konkret bestehende und entstehende Verkehrsbedarfe befriedigen. Der Münchner Norden soll eine gute Anbindung an die TU München in Garching erhalten, damit sich Synergien zwischen Wohnen, Forschen und Arbeiten besser als bisher entfalten können und motorisierter Individualverkehr vermieden werden kann. Der Stadtraum und die Region sollen durch die Maßnahme attraktiv tangential vernetzt werden.

Aufgrund der Verbindung zwischen den o.g. S- und U-Bahnlinien, sowie der Nachbarschaft der o.g. großen Industriebetriebe ist auch ohne die Siedlungsentwicklung zwischen Ludwigsfeld und Feldmoching ein Fahrgastaufkommen denkbar, das zur Wirtschaftlichkeit der Linie führen kann. Haltestellen können ggf. bedarfsgerecht nachgerüstet werden. Bei aufgeständertem Fahrweg ist die Flächeninanspruchnahme überschaubar und der Grunderwerb bis zu einer etwaigen Siedlungsentwicklung auf Entschädigung für Beeinträchtigungen, der im Übrigen weiterhin möglichen (Landwirtschaftlichen) Bewirtschaftung beschränkt.

Sowohl im freien Gelände als auch in breiten Straßenräumen, wie der Heidemannstraße oder der Otto-Warburg-Str. oder in Führung zu Industriebetrieben, bietet die Aufständigung die Gelegenheit einer platzsparenden Mehrfachnutzung des Straßenraums bzw. naturnahe Flächen, ohne dass die Bahn durch den Verkehr behindert wird. Effiziente Masse-Feder-Systeme vermeiden anders als Straßenbahntrassen die Erschütterung der Nachbarschaft.

Eine mögliche Einhausung, ggf. mit bedruckten Photovoltaik-elementen, bieten Sicht- und Schallschutz, wo nötig, und ggf. einen bruchteilhaften Beitrag zur energetischen „Eigenversorgung“ der Bahn.

Unter der Bahn kann in geeigneten Abschnitten über regen- und sonnengeschützte Fahrradwege nachgedacht werden.

Für die Kreuzung mit der S 1 ist der S-Bahnhof Fasanerie nach Norden zu verschieben, etwa in Höhe Max-Wönner-Str. wo in der Vergangenheit bereits der Standort des S-Bahnhofes für den Fall einer Tieferlegung der S 1 geplant war. Mit einem autonom fahrenden Shuttlesystem könnte die Siedlung Lerchenauer Feld an diese Bahnlinie angebunden werden, im Übrigen über den Bf. Feldmoching.

Im Bereich der Siedlung Lerchenauer See wird eine Untertunnelung erforderlich sein, ggf. auch für Abschnitte der Siedlungsgebiete Fasanerie und Lerchenau.

Im Gegensatz zum DB-Nordring kann dieses Projekt von der Kommune allein vorangetrieben werden. Im Fall der U-Bahn nach Freiam wurde diese parallel zu bestehenden S-Bahn-Linien aus der Stadtkasse finanziert. Durch die Maßnahme kann Verkehr und damit Straßenraum eingespart werden und für die Klimaanpassung der Stadt weiterhin genutzt werden.